

Kommentar

Infrastrukturmängel – eine Wachstumsbremse für Ostdeutschland?

Bislang bestand Einmütigkeit darüber, dass Mängel in der ostdeutschen Infrastruktur ein gravierendes Hemmnis für die Entfaltung der Wirtschaftskraft darstellen. Vor diesem Hintergrund wurde der Solidarpakt II beschlossen. Zwischen 2005 und 2019 fließen den neuen Ländern rund 110 Mrd. Euro an Finanzmitteln zur Sanierung und zum Ausbau der Infrastruktur zu.

In jüngster Zeit wird über die Rolle der Infrastruktur überraschend kritisch diskutiert. Es könne nach dem Ausbau der Infrastruktur in den letzten zwölf Jahren nicht mehr die Rede davon sein, dass effizientes Produzieren in Ostdeutschland durch Mängel in der Infrastruktur beeinträchtigt würde. Der weitere Ausbau der Infrastruktur sei gar nicht mehr die Voraussetzung für die Beschleunigung des Wirtschaftswachstums in Ostdeutschland.

Richtig ist, dass allein mit dem Ausbau von Infrastruktur nicht automatisch mehr Wachstum eintritt. Andere Wachstumsfaktoren – Unternehmergeist, Innovationen, qualifiziertes Humankapital – müssen hinzukommen. Eine gute Infrastruktur ist eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für mehr Wachstum. Richtig ist auch, dass nach den Anstrengungen des letzten Jahrzehnts wichtige Bereiche der Infrastruktur – Kommunikationssysteme, Fernverkehrswege – inzwischen so gut ausgebaut sind, dass hier keine nennenswerten Wachstumsengpässe mehr zu erkennen sind. Doch bedeutet dies keineswegs, dass man das Thema Infrastruktur für den Osten als erledigt abhaken könnte, im Gegenteil.

Den kritischsten Punkt stellen die nach wie vor gravierenden Infrastrukturprobleme im kommunalen Bereich dar. Dort besteht eine erheblicher Sanierungsbedarf, der mit dem derzeitigen Investitionsvolumen nur unzureichend gedeckt wird. Ein Beispiel sind kommunale Straßen. Da geht es nicht einmal vorrangig um die Trassierung neuer Straßen, sondern um die Sanierung im bestehenden Netz. Ein Beispiel: Die Stadt Halle/Saale verfügt über ein Straßennetz von 650 km. Davon müssen 300 km mittels eines grundhaften Ausbaus saniert werden, zusätzlich sind 100 km durch eine Deckenerneuerung zu sanieren. Um die Straßen in einem ordnungsgemäßen und gleichzeitig verkehrssicheren Zustand zu halten, müssten pro Jahr gut 23 km saniert werden. Das bisherige Tempo beträgt wegen finanzieller Engpässe jedoch nur 7 km mit rückläufiger Tendenz. Es besteht bereits ein Sanierungsstau, der weiter zunimmt.

In ähnlicher Weise staut sich Sanierungsbedarf in anderen Bereichen, etwa bei Kanalnetzen, auf. Noch einmal Halle/Saale: Die Stadt verfügt über ein Kanalnetz von gut 800 km, davon sind rund 400 km sanierungsbedürftig. Um wenigstens die Hälfte davon bis 2010 zu sanieren, wäre ein jährlicher Aufwand von 33 Mio. Euro erforderlich. Um den aus Abwassergebühren gegenzufinanzieren, müssten die Gebühren von derzeit 2,54 Euro auf knapp 3,26 Euro je Kubikmeter steigen. Dies würde eine im interkommunalen Vergleich erhebliche Gebührenbelastung darstellen.

Der nach wie vor hohe Sanierungsbedarf beruht vor allem auf der Vernachlässigung der Infrastruktur zu Zeiten der DDR. Dies konnte in den zwölf Jahren seit der Wende nur partiell korrigiert werden. Als Perspektive droht heute aber eine weitere Verschlechterung der Infrastruktur; denn nicht sanierte Infrastruktur verfällt weiter, und die Kosten der Sanierung steigen an. Hier baut sich längst ein indirektes Wachstumshemmnis auf, weil sich in vielen Bereichen durch aufgestauten Infrastrukturbedarf eine schleichende Verschlechterung der Standortqualität anbahnt. Das ist ein negatives Signal für ansiedlungswillige Unternehmen. Und es wird die latente Neigung zur Abwanderung von Produktionsfaktoren unterstützen.

Der zügige Ausbau der Infrastruktur ist daher eine notwendige Bedingung, dass Ostdeutschland nicht wieder zurückfällt. Finanzmittel müssen insbesondere den Kommunen bereitgestellt werden. Leider ist längst nicht sichergestellt, dass die Solidarpaktmittel wirklich in die Sanierung und den Ausbau der kommunalen Infrastruktur fließen. Keinesfalls darf die Erneuerung der Infrastruktur auf die lange Bank geschoben werden.

Rüdiger Pohl